SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 12 minutos.)

-La Comisión de Asuntos Internacionales tiene el gusto de recibir al señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Almagro y al señor Subsecretario de la Cartera, economista Porto, quienes han venido acompañados de una nutrida y calificada delegación.

Antes de ceder la palabra a nuestros visitantes, voy a solicitar a la Secretaría que dé cuenta de un asunto entrado, referente a una nota del Senador Larrañaga que acabamos de recibir.

Léase.

(Se lee:)

"El señor Senador Jorge Larrañaga remite nota para que, en caso de que no se agote en la sesión del día de la fecha el tratamiento de los temas previstos, se convoque nuevamente al señor Ministro de Relaciones Exteriores, a fin de tratar en forma integral la estrategia del país sobre los siguientes temas: potencial cambio de trazado del Canal Martín García y sus consecuencias, el análisis de la posibilidad de profundizar el canal de acceso al Puerto de Montevideo y el cambio de trazado del canal de navegación de Punta Indio."

La nota será repartida entre los miembros de la Comisión. Más adelante podremos apreciar hasta dónde llegamos en el tratamiento de estos temas en el día de hoy y oportunamente tendremos presente lo manifestado por el señor Senador Larrañaga. Si los señores Senadores están de acuerdo, incorporemos la nota enviada a la versión taquigráfica de esta sesión.

Texto de la nota del señor Senador Larrañaga:

"Montevideo, 7 de noviembre de 2013

Señor Presidente de la Comisión de Asuntos Internacionales

Dr. Ope Pasquet

Presente

De mi mayor consideración:

Por la presente y ante la comparecencia del señor Ministro de Relaciones Exteriores en la sesión de la fecha, y en virtud que, por razones de horario no pueda abordarse toda la agenda de temas que resultan de interés para la Comisión, trasladamos a consideración de la misma, gestione una nueva comparecencia del señor Ministro, y en la cual se desarrollen los siguientes temas:

Potencial cambio de trazado del Canal Martín García y sus consecuencias.

El análisis de la posibilidad de profundizar el canal de acceso al Puerto de Montevideo.

El cambio de trazado del Canal de navegación de Punta Indio.

La situación debería ser considerada en forma global, ya que impacta directamente en el Sistema de Puertos y Logístico de nuestro país.

El potencial de cambio de trazado del Canal Martín García, donde en el día de ayer la CARP recibió las propuestas de consultoría para su estudio, tendrá impactos importantes por ejemplo en Montes del Plata al incrementar de 700 metros a varios kilómetros la distancia de su puerto al Canal.

Teniendo presente la relevancia de este tema, consideramos que el mismo debe estar inserto en la consideración global como tema de Estado de otros aspectos, donde debemos dar una respuesta integral como Nación.

Me refiero por ejemplo al posible cambio de trazado del Canal Punta Indio de acuerdo a la Resolución 584/2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina, a la reciente disposición de público conocimiento respecto a los trasbordos en puertos uruguayos o a la autorización de nuevas terminales en el Puerto de Nueva Palmira.

'Hidrovías', la empresa privada responsable del mantenimiento de los canales argentinos desde el puerto de Santa Fe hasta la salida al Atlántico, planteaba en una presentación pública del año 2011 tres trazados alternativos para acercar el acceso al Río de la Plata a la costa argentina, dejando de lado la cercanía con la costa uruguaya y el acceso al Puerto de Montevideo.

Este cambio de trazado implicará que un barco para acceder al Puerto de Montevideo deberá navegar más de siete horas adicionales frente a la situación actual, con el riesgo que los armadores opten sólo por el puerto de Buenos Aires o inclusive la nueva terminal en el Puerto de La Plata, salvo que por ejemplo se realice el dragado del trazado actual del Canal Punta Indio entre los kilómetros 145 y 239.

Si a ello le sumamos el proyecto de la nueva terminal granelera de aguas profundas en la bahía de Samborombón, estamos enfrentando un cambio estructural en el nodo marítimo-logístico del Río de la Plata que impactará directamente en el Puerto de Montevideo y también en el proyectado Puerto de Aguas Profundas en la costa de Rocha, con consecuencias para el sector logístico, el sector exportador y el empleo de los uruguayos.

En el reciente 'Encuentro de Protagonistas Portuarios III' en Punta del Este, el presidente del Centro de Navegación Mario Baubeta, planteó nuevamente una alternativa de cooperación binacional para encarar este tema a largo plazo, que consiste en desarrollar un canal único binacional de 66 kms., a partir del km. 52 frente a las Costas de Atlántida.

Pretendemos que el gobierno informe si está considerando esta opción o está desarrollando otras alternativas.

Asimismo, estamos enfrentando medidas argentinas que nos impactan en el corto plazo como la actual disposición que impide a las cargas de exportación argentinas con destino extra Mercosur trasbordar en el Uruguay.

A ello debemos agregarle las autorizaciones de los proyectos de nuevas terminales en el área Nueva Palmira, la mayoría de los cuales llevan varios años pendientes de aprobación.

Queremos conversar con el Ministro, por ejemplo como está actuando el país frente a la posibilidad que si dichas terminales finalmente se comienzan a materializar, evitemos que la República Argentina adopte nuevas medidas restrictivas que impacten negativamente en la competitividad y proyección futura del Puerto de Nueva Palmira.

Asimismo, a partir de la regasificadora, hoy estamos hablando como decisión propia del Uruguay, el profundizar el Canal de Acceso al Puerto de Montevideo, gracias a la visión del entonces

Canciller Enrique Iglesias y su equipo que obtuvieron la autorización para ello en la CARP en diciembre de 1985.

Las inversiones en infraestructura, en logística, en puertos son a muy largo plazo y claves para el desarrollo del país.

Son en suma un tema de Estado que como tal debe ser tratado por el sistema político en su conjunto y por ello invitamos nuevamente al Ministro de Relaciones Exteriores a comparecer ante la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado, a fin de tratar en forma integral la estrategia País para los puntos señalados anteriormente.

Atentamente

Jorge Larrañaga

Senador”

Antes que nada, quiero señalar que, dado que han sido invitados a asistir a esta sesión los Diputados que integran la Comisión de Asuntos Internacionales de la Cámara de Representantes, ante la eventualidad de que alguno de ellos quiera en algún momento intervenir nos ceñiremos al criterio siguiente. En primer lugar daremos la palabra a los integrantes de la Comisión, luego a los Senadores que no sean integrantes de la misma -en el caso de que los haya, llegado el momento de las preguntas- y, posteriormente, a los señores Diputados que también pretendan intervenir.

Como dice la nota que remitimos al señor Ministro, de fecha 22 de octubre, son varios los temas que habían quedado pendientes de su anterior comparecencia. Dichos temas tienen que ver, casi todos ellos -aunque no todos-, con las relaciones con la República Argentina, como la situación de los canales del Río de la Plata, la situación en el Río Uruguay, etcétera. Sin perjuicio de que, si el tiempo lo permite, se aborden con posterioridad todos esos asuntos, nos parece que hoy lo prioritario, el tema que convoca a la opinión pública y ciertamente también la de los integrantes de la Comisión, con quienes he tenido ocasión de conversar, es el que tiene que ver con la situación creada a partir de las medidas del Gobierno argentino que afectan al Puerto de Montevideo. Si estamos de acuerdo en eso, solicitaría al señor Ministro que comience su exposición referida a los temas indicados en la nota de 22 de octubre, dándole prioridad a esta cuestión que, repito, se genera a partir de las medidas adoptadas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina, que afectan notoriamente a nuestra principal terminal portuaria.

SEÑOR MINISTRO.- Muchas gracias, señor Presidente.

Es para nosotros un honor comparecer nuevamente ante la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado. Siempre hemos mostrado nuestra mejor disposición ante las convocatorias que se nos realizan y creo que amerita la aclaración porque hemos visto declaraciones del señor Presidente en el sentido de que el Ministro debe entender que tiene que comparecer en el Senado. Ante esto expreso que en una fecha bastante anterior habíamos comprometido nuestra presencia para este día, que ya habíamos acordado. Entonces, debemos decir que nos llamó la atención ese hecho.

En primer lugar, planteamos nuestra plena disposición a venir aquí. En segundo término, agradecemos al Senado y a la Comisión en particular por permitirnos cumplir también con nuestra agenda internacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le agradezco. No deseo ingresar en una escaramuza lateral, pero me permito señalar que en la anterior comparecencia del señor Ministro -que fue a mediados del mes de agosto- dijo que habría una reunión de la Comisión Administradora del Río de la Plata el 2 de setiembre y que quizás, alrededor del 16 de setiembre estaría en Montevideo y podría concertar una reunión con esta Comisión. Eso no fue posible; después se nos plantearon otras fechas que motivaron sucesivas postergaciones. Eso fue lo que dio lugar a mis comentarios.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: sin ánimo de confrontar -menos ahora- y entrar en una escaramuza más que lateral, quiero decir que habíamos acordado esto y nuestra agenda internacional, lamentablemente, nos llevó a posponer esos temas. Hay una agenda internacional bastante importante para el país.

De todas maneras, creemos que los temas mantienen su actualidad y que, incluso, esta fecha es mejor para llevar adelante esta reunión porque hemos recogido muchos más datos e información con respecto a los temas de navegación en el Río de la Plata, que son de particular interés en el día de hoy.

En aquella instancia teníamos una reunión de la Comisión Administradora del Río de la Plata por delante y, además, se estaban realizando las reuniones de la Subcomisión que trata la extensión del límite marítimo del Uruguay de la plataforma continental. En esta ocasión también se vuelve a repetir la situación de que la delegación uruguaya ante la Subcomisión tuvo que presentarse de nuevo en Nueva York para hacer las presentaciones correspondientes a Uruguay para estos temas. En ese momento dijimos que íbamos a instruir a la delegación uruguaya ante la CARP, y lo hicimos en función de la preocupación que para nosotros tenía la modificación de la traza del Canal Punta Indio vinculada a la disposición n° 584/13, del 17 de julio de 2013, de la Secretaría de Puertos de Vías Navegables de la República Argentina. Íbamos a ver las consecuencias que para Uruguay tenía esta modificación, así como uno de sus efectos perjudiciales para nuestros intereses. La distancia entre El Codillo y la zona beta es de 50 kilómetros, quiere decir que es una distancia de 45 kilómetros inferior a la que hay entre El Codillo y el Pontón de Recalada en el diseño actual del Canal Punta Indio lo cual haría que para la República Argentina fuera beneficioso en términos de dragado de mantenimiento y balizamiento prácticamente inferior en un 50% al de la vía troncal. Teniendo en cuenta la sedimentación que existe en esa zona, incluso los costos podrían ser menores.

Esta modificación tendría la ventaja de que Argentina acceda directamente al océano y por lo tanto evite toda la negociación con Uruguay respecto al eventual desplazamiento hacia el este del Pontón de Recalada. También abarataría los costos del practicaje argentino y el nuevo trazado obviamente discurriría con mayor proximidad de la costa argentina que de la uruguaya. Cuando estuvimos en la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado tratamos de evacuar las dudas que se presentaron y respondimos que de acuerdo al Acta, Uruguay no había dado ningún consentimiento, ni siquiera condicionado para esa vía. Sí se había dado un consentimiento condicionado para otra vía que sería más fácil de explicar a través de un mapa. De acuerdo con esta disposición Argentina estaría pidiendo dragar la zona que estoy indicando, para la que ya se había dado un consentimiento. O sea que no tiene absolutamente nada que ver una cosa con la otra. Como pueden apreciar en esta imagen esto fue consecuencia de haber otorgado el dragado en forma unilateral del Canal del Indio a Argentina, por lo tanto, en estos momentos la Prefectura Argentina llega hasta el punto que señalo. Cuando Argentina solicita que esto se haga en forma unilateral se contesta que, de nuestra parte, estaría bien si lo hiciéramos conjuntamente -esto evitaría que la Prefectura Argentina siguiera hasta donde señalé-, con lo que recuperaríamos una jurisdicción sobre una parte del Canal. Obviamente que no se ha dado ningún consentimiento en ese sentido. Además, fue en ese marco que propusimos que el señor Embajador Koncke se presentara ante la CARP.

En el planteo realizado por Uruguay existía una inconsistencia muy clara -a la luz de lo que acabamos de graficar- entre lo que se decía en la disposición y los contenidos del Acta. Pedimos una aclaración al respecto porque eso, obviamente, no tenía una validez que permitiera afirmar dichos contenidos. Hasta el momento no ha habido respuesta de la República Argentina sobre este punto y, por lo tanto, tenemos perfectamente salvaguardado el interés nacional en la CARP. Ahora bien, si efectivamente llegara a la CARP el planteo para hacer este dragado, tendríamos que efectuar las consideraciones que estimamos oportunas, entre las que figura nuestra participación conjunta en dicho dragado, además de ser más que necesario en esta instancia recuperar jurisdicción, por lo menos

compartida, en el Canal Punta Indio. Decimos esto porque Argentina, con la salida al océano va a perder su interés en esto y, por lo tanto, las condiciones de mantenimiento podrían verse seriamente afectadas. Como no queremos que esto suceda, de plantearse este tema tendríamos que asegurar ese mantenimiento. O sea que la primera medida apuntaría a ese esquema de trabajos compartidos en estos dragados.

La posición uruguaya es la que mejor salvaguardaba el interés nacional. Lamentamos haber tenido que escuchar tanta prensa desinformada a lo largo de este tiempo. Realmente, se hicieron especulaciones sobre un consentimiento que no se había otorgado y sobre el interés nacional mal protegido cuando, en definitiva, no era así. Obviamente que la cola para pedir disculpas al respecto nunca se formó, así que en la Comisión Administradora del Río de la Plata seguimos -plácidamente- en la defensa del interés nacional, como corresponde y como ha sido norma, primero, durante el tiempo que duró la Presidencia del Embajador Bustillo y luego la Presidencia del Embajador Koncke.

Los señores Senadores han hecho planteos también respecto a la situación de navegación y portuaria del Uruguay. Si bien el tema no está contenido específicamente en la convocatoria, quiero decir que es de fundamental importancia para nosotros. Sobre este particular hemos pedido los estudios correspondientes a la Administración Nacional de Puertos y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a efectos de tener la mejor evaluación sobre cuál sería la operativa portuaria afectada, en qué condiciones y cuáles serían los costos, las pérdidas o el lucro cesante que al país le generaría.

La medida que se tomó anteriormente y la que se adoptó en el día de la fecha no son nuevas. Recuerdo que la última que se tomó, referida a temas de trasbordo en Zárate, data de 2008 y duró tres meses.

Solicito al señor Presidente que, de no existir inconveniente, se suprima la toma de la versión taquigráfica para hablar de algunos contenidos extras de estos temas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa consulta a los señores Senadores si están de acuerdo en suprimir la toma de la versión taquigráfica.

(Apoyados.)

(Se suprime momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.)

SEÑOR PENADÉS.- Me gustaría que el señor Ministro pudiera ahondar un poco más en cuanto al anuncio que hizo sobre el canal que Argentina estaría pensando hacer que, justamente, fue el motivo de su convocatoria en el día de hoy. Quedó clara la exposición del señor Ministro en cuanto a cuál fue, eventualmente, el beneplácito que Uruguay habría brindado con relación a la extensión del canal ya existente y que la condición sería -que nos parece acertada- que se hiciera con la participación de Uruguay, de manera de frenar el avance de la Prefectura argentina sobre nuestras costas.

Con relación al anuncio del otro canal, se nos informó por parte del señor Ministro que el Embajador Koncke había participado de las reuniones. En este sentido, quiero saber si la delegación de Uruguay pidió algún tipo de explicaciones sobre la resolución que, oportunamente, emitiera o dictaminara la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. ¿En qué quedó la posibilidad de que Argentina estuviera trabajando en la construcción de un nuevo canal de acceso a sus puertos, que tendría consecuencias muy complicadas para Uruguay, como todos sabemos? Me gustaría que el señor Ministro pudiera informar si en el seno de la CARP hubo algún tipo de planteo, ya no en cuanto a las actitudes que Uruguay hubiera adoptado con relación al otro tema, sino sobre el episodio por el cual fue convocado el señor Ministro en la anterior oportunidad. Me refiero a si Uruguay le ha pedido explicaciones a Argentina con relación a esas noticias que estaban sustentadas en una resolución cuya copia vimos todos nosotros en el momento de la convocatoria del señor Ministro de Relaciones Exteriores y cuál es la estrategia que Uruguay está llevando adelante para poder frenar o enfrentar esta nueva embestida de la República Argentina.

La segunda pregunta -estando presentes quien preside la delegación de la CARP y un representante de la Administración Nacional de Puertos- es a los efectos de conocer el estado de situación del dragado del canal Martín García, su mantenimiento y con relación a la profundización de dicho canal. En la anterior visita, el señor Ministro manejó una serie de eventualidades o condicionamientos que podían habilitar la extensión o construcción del canal que la República Argentina estaba pensando realizar. Esto estaba asociado, justamente, con una serie de contrapartidas que el Uruguay estaría dispuesto a exigir, por lo que quisiéramos conocer dicha situación.

Lamentablemente, hoy tampoco está presente la delegación que concurrió a las Naciones Unidas por la extensión de la plataforma continental, tema importantísimo para el futuro estratégico del Uruguay, como a ninguno de los aquí presentes se les debe escapar. De todas maneras, supongo que el señor Ministro estará informado respecto a si hubo avances con relación a la reunión anterior. Como bien recordaba el señor Presidente, en la anterior convocatoria del señor Ministro no se pudo ingresar a este tema porque quienes podían hacerlo también se encontraban en la ciudad de Nueva York. Por tanto, nos gustaría que el señor Ministro nos informara respecto a si de esa reunión surgió algún tipo de avance.

SEÑOR MINISTRO.- La última pregunta del señor Senador Penadés tiene que ver con otro punto de la agenda, por lo que el señor Presidente me indicará si entro en ella. De ser así, estaría dejando atrás el tema que nos ocupa, sobre navegación y puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de pasar al tema que plantea el señor Senador Penadés, quisiera hacer algunas preguntas sobre el asunto anterior. De todas maneras, puede contestar el resto.

SEÑOR MINISTRO.- La posición de Uruguay es muy clara al respecto y los planteos que hemos realizado a la delegación argentina en la CARP refieren específicamente a la Disposición Nº 584 adoptada por la República Argentina. Estos planteos hacen saber de las inconsistencias jurídicas que ella tiene, que la hacen impracticable, por que Argentina va a tener que explicar algo más al respecto. Es decir que en la actualidad no se estaría ni remotamente en condiciones de aprobar eso que fue fruto de una disposición de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. O sea que por ese lado el tratamiento del tema en la CARP está completamente bloqueado.

SEÑOR PENADÉS.- Sin perjuicio de ello, imagino que la Cancillería estará haciendo un seguimiento de lo que la República Argentina ha hecho. En concreto, ¿se ha dejado sin efecto esa resolución, o se ha avanzado con relación a ella? ¿Se pidió disculpas por haber adoptado una determinación sin que la CARP se hubiera expedido? En fin, quisiéramos poder conocer algo más sobre ese tema.

SEÑOR MINISTRO.- Nuevamente pediría al señor Presidente que tuviera a bien suspender la toma de la versión taquigráfica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por supuesto.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.)

SEÑOR MINISTRO.- Al respecto, Uruguay había puesto dos condiciones: la participación conjunta en el dragado y llevar el Canal Martín García a 36 pies. Esas eran las dos condiciones que había puesto el Contraalmirante Bello en el Acta nº 416 de 2006. Por nuestra parte, vamos a agregar -lo dijimos- una nueva condición: ocuparnos del mantenimiento del Canal Punta Indio. Buscamos tratar de recuperar la jurisdicción sobre él, por considerarlo algo fundamental.

En lo que refiere al dragado del Canal Martín García, podemos decir que el mantenimiento ha continuado realizándose de manera normal. Las dos partes saben de la necesidad de ese Canal y,

como acabo de decir, las tareas de mantenimiento, balizamiento, señalamiento y demás, siguen cumpliéndose con absoluta normalidad. Ello ha significado ahorros importantes para el Estado; los señores Senadores saben que, incluso, hemos emitido un comunicado al respecto mencionando los millones de dólares que se han “salvado” de las Arcas nacionales.

La cuestión de la profundización depende -como señalamos antes- del hecho de disponer de una draga de profundización, lo que a su vez depende de una adquisición de draga por parte de la CARP o de una cooperación con terceros países. La Administración Nacional de Puertos ha realizado contactos a nivel regional e internacional a los efectos de identificar cuáles son las posibilidades en ese sentido pero, lamentablemente, aún las respuestas no han sido positivas como para permitirnos avanzar. Hace un par de días el Embajador Koncke estuvo en una reunión de la CARP, por lo que quizás tenga alguna información adicional sobre este tema.

SEÑOR KONCKE.- En efecto, como decía el señor Ministro, hubo una sesión plenaria de la Comisión Administradora del Río de la Plata los días lunes y martes de esta semana en la subsede de Buenos Aires. En la misma se trataron los temas del orden del día, como corresponde, del organismo binacional, y entre ellos uno de los que ocupa buena parte de los trabajos, que tiene que ver con el mantenimiento del Canal a través de las capacidades nacionales entre ambos países. En ese sentido, como es de conocimiento y en seguimiento al intercambio de Notas del 18 de enero de 2013, ambos países constituyeron un organismo técnico binacional de carácter oficioso -básicamente, son las capacidades unidas de la Administración Nacional de Puertos y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, a la vez que el Servicio de Balizamiento de la Armada y las Prefecturas correspondientes- a los efectos de colaborar o coadyuvar con la CARP en las tareas de mantenimiento.

En esta línea, la CARP puede constatar y da fe de que el Canal viene funcionando en todo lo que tiene que ver con el mantenimiento con toda normalidad. Ha descendido, incluso, el promedio histórico de varaduras y los pocos incidentes que se verificaron tuvieron que ver con errores humanos; de hecho fueron dos, únicamente. Y en lo que tiene que ver con mantenimiento en particular, la CARP adquirió capacidades operativas que además refuerzan las capacidades institucionales y que son novedosas para el organismo binacional. Esto tiene que ver con la adquisición a la empresa Riovía de las embarcaciones que utilizaba para realizar el mantenimiento. Estamos hablando de la lancha hidrográfica “Riachuelo”, del pontón “San Francisco” y del remolcador “Santa Lucía”. Estas tres embarcaciones han venido a reforzar, como decía, por un lado, las capacidades operativas de los países y, por otro, a reducir en forma importante, como señalaba el señor Ministro, los costos vinculados al mantenimiento del Canal en lo que tiene que ver con el quehacer de los dos países en la materia.

En la última sesión plenaria de la CARP ambos países acordaron crear un grupo de trabajo para realizar las exploraciones de mercado necesarias a los efectos de conocer las posibilidades de adquirir una draga binacional para el organismo a fin de asegurar el mantenimiento. La adquisición de una draga tendría, evidentemente, mucho sentido, a la vez que permitiría cerrar el ciclo de mantenimiento a través de la CARP para todas las tareas que tienen que ver con el funcionamiento cotidiano del Canal. Esto llevaría a la Comisión Binacional a niveles institucionales sin precedentes, porque evidentemente nunca había tenido embarcaciones a su cargo.

En cuanto a otro aspecto de funcionamiento del Canal también relevante, que es el referente a los peajes y al tráfico, estamos en un año récord en cuanto a recaudación. A título de ejemplo, en el mes de setiembre de 2013 se recaudaron US$ 1:001.250 y en setiembre de 2012, US$ 587.909, es decir que hay un aumento de más del 70%. Esto no solo tiene que ver con el incremento del valor del peaje, sino también con el aumento del tráfico y del tonelaje de registro neto que atravesó el Canal. Como es de conocimiento también y lo informó oportunamente el señor Ministro, a partir de marzo de este año se equipararon las tarifas de los peajes del Canal Martín García y del Canal Mitre, siguiendo lo que disponen las Notas Reversales; esta fue una reivindicación histórica del Uruguay. La tarifa del peaje del Canal Martín García pasó de US$ 1,65 por tonelada de registro neto a US$ 2,25, generando esta situación que se ve reflejada en las cuentas de la propia CARP. Es la primera vez en la historia que el Canal está en una situación de autosustentabilidad y esto facilita los trabajos de mantenimiento en materia de dragado, batimetría, balizamiento y demás tareas conexas y vinculadas al respecto.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que con esto estarían respondidas las preguntas que formuló el señor Senador Penadés.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Legisladores me permiten, quisiera hacer algunas consideraciones respecto al tema inicial del planteo que hice, que es el de las medidas argentinas que afectan al Puerto de Montevideo, y también estas últimas disposiciones que afectan al tráfico de barcazas por la Hidrovía.

En primer lugar, como el señor Ministro ha afirmado que estas medidas son violatorias de la normativa del Mercosur -opinión que también han sostenido otros juristas que se refirieron al tema por lo menos por la prensa-, creo que si existe algún estudio jurídico del Ministerio sobre este punto, sería bueno para los integrantes de la Comisión conocer los fundamentos jurídicos, seguramente sólidos, de la posición uruguaya, ya que eventualmente tendríamos que manejarlos en alguna oportunidad.

Más allá de lo estrictamente jurídico-formal, advierto lo siguiente. Da toda la impresión de que esta serie de medidas que ha tomado el Gobierno argentino se adoptan con la finalidad de hacerle daño a Uruguay. Acá no estamos ya ante aquellas medidas comerciales que se decía que no estaban pensadas para hacernos daño a nosotros, aunque lo producían. Se argumentaba que se adoptaban con una finalidad general, que tenía que ver con la política económica general argentina y que sí, nos dañaban de rebote, pero no era ese el ánimo. Estas otras medidas son otra cosa. Acá, evidentemente hay un propósito de hacerle daño a Uruguay. Uno puede vincular esto con la autorización para el aumento de producción de UPM o no -quizás sean otras cosas-, pero si miramos la sucesión de los hechos da toda la sensación de que se ha resuelto castigarnos y a nadie escapa lo que eso significa en lo que tiene que ver con el deterioro de la relación política entre Uruguay y Argentina.

Personalmente apreciaría que -seguramente sin versión taquigráfica de por medio- el señor Ministro hiciera una valoración política de todo esto que está pasando. Más allá de los aspectos estrictamente económicos, de si nos va a costar más o menos millones de dólares, me gustaría saber cómo se valoran políticamente esta serie de medidas del Gobierno argentino que tienen que ver con cualquier cosa menos con la relación de buena vecindad, de cooperación y, no hablemos ya, de integración, porque esto es absolutamente todo lo contrario a la integración.

El señor Ministro dijo en varias oportunidades que Uruguay se reserva recurrir a los medios jurídicos que fueran pertinentes y acudir a los foros competentes para tratar estas cosas, pero que está pensando en llevar esto a juicio en un tribunal arbitral del Mercosur, o en el que fuere, lo que por supuesto no me parece mal ni mucho menos. Pero lo que digo es que eso refuerza mi opinión en cuanto a que se consideran muy lejanas las soluciones políticas o diplomáticas a esto y que ya se está pensando en llevar el diferendo a vías jurisdiccionales, lo cual indica que no se prevé una solución próxima, teniendo en cuenta que, como es sabido, estos procesos demoran mucho. Mientras tanto, se seguirán produciendo perjuicios muy importantes para nuestro Puerto, nuestra logística y todas esas actividades que sentirán el impacto de todo esto.

Insisto en que apreciaría una valoración política de toda esta situación.

Por otra parte, quisiera hacer una pregunta. Considerando que Argentina dice que no toma sus medidas contra Uruguay, sino contra aquellos países que no tienen acuerdo de comercio con ella, quisiera saber si se está pensando en la posibilidad de retomar las conversaciones o las negociaciones a propósito de ese acuerdo de comercio de los países del Mercosur que, según parece de lo que se infiere de la nota argentina, sería el detonante de estas medidas que se han adoptado. Aclaro que yo no estoy proponiendo que se retomen esas negociaciones o esos acuerdos.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- ¿Se refiere a los acuerdos de navegación?

SEÑOR PRESIDENTE.- Sí, efectivamente, y si no recuerdo mal son del año 2005. Tengo entendido que dentro de pocos días -los días 13 y 14- se llevará a cabo una reunión en Caracas del grupo respectivo del Mercosur sobre este tema. Quisiera saber entonces si el Gobierno está pensando en

utilizar esa instancia para buscar alguna solución o explorar algún camino de entendimiento, a propósito de estos temas.

Por supuesto, si el señor Ministro así lo desea, volvemos a suspender la toma de la versión taquigráfica.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica.)

SEÑOR MINISTRO.- El doctor Carlos Mata nos ha hecho llegar en el día de la fecha un estado de situación de la negociación, que también refiere a los planteos anteriores formulados por Uruguay y a los antecedentes jurídicos de la presentación uruguaya. En aquella instancia de las reuniones del mes de agosto, el doctor Mata refería a cómo ha evolucionado la presentación del tema por parte de Uruguay en la subcomisión. Obviamente, la voluntad de Uruguay es extender el límite exterior de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas. En el año 2011 se constituyó finalmente la Subcomisión encargada del estudio de la presentación realizada por Uruguay para extender su plataforma continental, habiéndose realizado hasta ese mes de agosto tres reuniones de trabajo. En este mes hubo una reunión más.

En ese marco, las reuniones se han ido llevando a cabo durante el presente año. En agosto hubo dos reuniones; en el mes de noviembre habrá otra reunión.

Las diversas cuestiones técnicas y procedimentales que según el doctor Mata deben considerarse a efectos de realizar la presentación, son un procedimiento de suma complejidad. Se han venido analizando cuestiones geológicas, geofísicas e hidrológicas.

Uruguay ha avanzado bastante en este tema y creo que podemos hacer recomendaciones que pueden ser beneficiosas para el futuro; no todos los países las han tenido. Debemos observar que de las 67 presentaciones que se realizaron hasta la fecha, solamente 18 tuvieron recomendaciones, con aceptaciones parciales, y alguna vez ha habido acuerdos con los Estados ribereños. En general, durante estas presentaciones se han producido diferencias entre los países y esta Comisión. En el caso de Uruguay, el doctor Mata señala que sin haber concluido las reuniones de trabajo que se están desarrollando, se puede establecer que se acepta la existencia de una plataforma continental en los términos de la Convención de los Derechos del Mar de 1982, que excede las 200 millas marinas. Incluso, se podría arriesgar la opinión de que la Subcomisión estaría dispuesta a aceptar alguna de las sugerencias que hemos venido realizando, que entienden que nuestros límites pueden exceder esa demarcación de la plataforma continental y tener mayor alcance. Estas reuniones de la fecha nos muestran una evolución en cuanto a los criterios utilizados por la Comisión.

La presentación que Uruguay realizó el 25 de agosto de 2009 ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental para extender el límite exterior más allá de las 200 millas, se basaba fundamentalmente en el criterio morfológico, en la excepción incluida en las directrices para las situaciones donde es muy difícil determinar la emersión continental. La Subcomisión analizó esa propuesta del año 2009 y no estuvo de acuerdo con el criterio elegido, lo que obligó a la Coalep a reformularla en las presentaciones que ha habido en este año. En las reuniones de trabajo que ha habido con la Subcomisión realizada el 10 de febrero, la Coalep anunció un ajuste de su presentación original cuyos aspectos principales consistieron en la demostración de que el margen continental uruguayo tiene dos regiones a consecuencia de una zona de transición con características geológicas diferentes. Esa diferenciación habilitó a que se ampliara el criterio morfológico en la región norte y prueba en contrario en la región sur, es decir el criterio geológico, de conformidad con el artículo 76 de la Convención de Derechos del Mar. En un principio dicho ajuste fue bien recibido y la Subcomisión en un momento le planteó a Uruguay que analizara la posibilidad de aplicar el criterio morfológico en el sector sur, dado que la Subcomisión en otras ocasiones no ha aceptado la prueba en contrario para definir el pie del talud.

En esta evolución Uruguay realizó nuevos estudios, contrató nuevos expertos, ha presentado la documentación y nosotros creemos que es oportuno como adelanto de futuras presentaciones del doctor Mata y del Contralmirante Burgos en esta Comisión -que espero se pueda dar a la brevedad-

que los señores Senadores puedan ver las gráficas que se han utilizado con los criterios morfológicos y geológicos. Las conclusiones a las que la Comisión viene llegando y que el doctor Mata nos adelanta son que Uruguay podría tener un reconocimiento por parte de esta Comisión de Límites de la Plataforma Continental de un área equivalente o superior al 80% del máximo posible. Por lo menos creemos que ese es un buen punto de partida como aceptación parcial a cuenta de analizar cómo podemos ir por ese 17% o 18 % que pueda quedar pendiente. Me parece que el trabajo técnico realizado por los geólogos, tanto de las capacidades nacionales como de los que han sido contratados por el Erario para fortalecer los trabajos de la Comisión, ha sido bueno, y también el trabajo del doctor Mata y del Contralmirante Burgos que en este sentido han sido extremadamente positivos.

Conforme lo ha planteado el señor Senador Penadés, nos pareció oportuno profundizar en estos conceptos. Ha sido difícil hacer coincidir las agendas internacionales del doctor Mata y del Contralmirante Burgos con la del Ministro en esta Comisión, pero es nuestra intención que ello se concrete a la brevedad.

SEÑOR LACALLE HERRERA.- Pido excusas porque debí ausentarme unos instantes.

A modo de curiosidad político-histórica, me gustaría saber si se está tomando alguna medida para fijar exactamente el límite terrestre que tenemos con la República Argentina en la Isla Martín García con la antigua Isla Timoteo Domínguez. Siempre me resultó muy pintoresco ese episodio y sería muy buena como pregunta de geografía saber cuál es el límite terrestre con la República Argentina.

SEÑOR MINISTRO.- Sí, se ha venido trabajando en el tema. Ahora bien, antes de tener que solicitarle al señor Embajador Koncke que me alcance los papeles correspondientes a los últimos trabajos que al respecto se han hecho, preferiría que hiciera uso de la palabra porque ha sido él quien ha venido pedaleando este tema.

SEÑOR KONCKE.- El tema del límite terrestre entre las Islas Martín García y Timoteo Domínguez -respecto al cual consultó el señor Senador Lacalle Herrera-, efectivamente, aparece resuelto en el Tratado; lo único que falta es la demarcación física, esto es, la colocación de los hitos. Concretamente, aparece definido y resuelto en el artículo 46 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, que me permito recordar que dice: “Si la Isla Martín García se uniera en el futuro a otra isla, el límite correspondiente se trazará siguiendo el perfil de la Isla Martín García que resulta de la carta H 118 a la que se refiere el Artículo 41. Sin embargo, los aumentos por aluvión de Martín García, que afecten sus actuales accesos naturales a los canales de Martín García (Buenos Aires) y del Infierno, pertenecerán a esta Isla”. Esta carta H 118 ya prevé las coordenadas en que han de fijarse los límites correspondientes.

El 9 de enero de 2013, la delegación de Uruguay, ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, propuso formalmente que la Comisión Especial Demarcadora de la CARP se constituyera en las Islas Martín García y Timoteo Domínguez con los GPS de máxima precisión a los efectos de instalar los hitos. Ello se presentó formalmente en el Plenario mediante una nota y estamos a la espera de la respuesta de la delegación argentina ante la Comisión Administradora del Río de la Plata. De todas formas, la delegación uruguaya ha hecho la propuesta formal.

SEÑOR PENADÉS.- Si bien ha quedado muy clara la explicación realizada por el señor Ministro, solicitaría que una vez que la delegación esté en Montevideo, podamos convocarla.

A continuación, pediría que se suspendiera momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.)

SEÑOR PRESIDENTE.- De los temas mencionados en la nota del 22 de octubre, estaría quedando pendiente lo relativo a la situación de Paraguay en el Mercosur, la situación actual y las perspectivas al respecto.

SEÑOR MINISTRO.- Este tema es importante para Paraguay, no su reingreso, porque es miembro pleno del Mercosur y una vez levantada la suspensión tiene el más pleno derecho a asistir a las reuniones que se realizan. De hecho, figura en las convocatorias y en la reunión que tuvimos la semana pasada estaba el lugar para Paraguay, donde está su bandera. Obviamente, Paraguay tiene un tema jurídico, un planteo que ha venido sosteniendo en cuanto a la Presidencia Pro Témpore venezolana y a las condiciones de membrecía de Venezuela. Nos consta la mejor voluntad de las dos partes para buscar un acercamiento y resolver este tema. En lo que respecta a Venezuela, ha hecho movimientos importantes: hubo una reunión entre los dos Presidentes en ocasión de la reunión de Unasur, en Paramaribo; hubo una visita del Canciller venezolano, Elías Jaua, a Asunción del Paraguay, así como también hubo intercambios de pedidos de beneplácito para Embajadores de uno y otro país para ser acreditados en sus capitales. Paraguay ha demostrado especial interés en participar en las reuniones que tienen que ver con la consolidación de ofertas y con las negociaciones Mercosur-Unión Europea. Asimismo, han mantenido reuniones en esos ámbitos buscando consolidar las ofertas que ya están hechas, en este caso, con Uruguay y Brasil.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.)

SEÑOR BARAIBAR.- A la altura del año en que estamos ya comenzó la temporada turística, sobre todo para aquellos que la preparan y hacen las inversiones. Además, en poco más de un mes tenemos a los turistas argentinos llegando al Uruguay en cantidades más o menos considerables.

Entonces, mi pregunta es cómo ve el señor Ministro, con los antecedentes de que hemos hablado, que la situación planteada puede incidir en la futura temporada turística. Naturalmente, es un tema que correspondería al Ministerio de Turismo, pero como los factores económicos y políticos influyen de una manera importante, creo que corresponde hacer la pregunta en este caso.

SEÑOR MINISTRO.- Este tema no está en la agenda de los temas que ustedes me enviaron y aún queda uno pendiente.

SEÑOR BARAIBAR.- Dejamos en suspenso la pregunta, entonces.

SEÑOR COURIEL.- Hay una nota del señor Senador Larrañaga en la que solicita que se analicen determinados temas. Si alguno no fue analizado, tal vez podríamos aprovechar la presencia del señor Ministro para que dé una respuesta a estas preguntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicito al señor Secretario que dé lectura a los tres puntos mencionados por el señor Senador Larrañaga.

SEÑOR SECRETARIO.- Los temas son: "potencial cambio de trazado del Canal Martín García y sus consecuencias; el análisis de la posibilidad de profundizar el canal de acceso al Puerto de Montevideo, y el cambio de trazado del canal de navegación de Punta Indio".

SEÑOR PRESIDENTE.- Claramente, el segundo punto, referido al canal de acceso al Puerto de Montevideo, no fue tratado.

Tal vez aquí haya un malentendido. Hemos señalado el segundo punto de la nota del señor Senador Larrañaga por entender que no ha sido tratado. Si el señor Ministro quiere hacer consideraciones al respecto, le damos la palabra; de lo contrario, habrá que esperar a que venga el señor Senador y realice los planteos que desee en el seno de la Comisión.

SEÑOR MINISTRO.- Bien, señor Presidente. Me quedé pensando en la pregunta formulada por el señor Senador Baráibar que, como dije, no forma parte de los temas específicos a ser abordados en la tarde de hoy. No obstante ello, si el señor Presidente tiene a bien suspender nuevamente la toma de la versión taquigráfica, diría un par de cosas al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por supuesto.

(Se suspende momentáneamente la toma de la versión taquigráfica.)

-Agradecemos la presencia del señor Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Almagro, del señor Subsecretario de la Cartera, economista Porto, y de la nutrida delegación que los ha acompañado en la tarde de hoy.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 18 y 37 minutos.)